Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 1342

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
BK 2765/50

Bonn, den 14. September 1950

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Anbei übersende ich den

Regierungsentwurf eines Allgemeinen Eisenbahngesetzes

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Deutsche Bundesrat hat zur Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes nach der Anlage 2 Stellung genommen.

Der Standpunkt der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Die Änderungsvorschläge des Bundesrates, denen die Bundesregierung zustimmt, sind in den Gesetzentwurf eingearbeitet.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

3 Anlagen

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30,
und Wiesbaden, Nietzschestraße 1

Entwurf eines Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Begriff der Eisenbahnen

(1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.

(2) Die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden entscheiden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr in Zweifelsfällen, ob und inwieweit eine Bahn zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes zu rechnen ist.

§ 2

Begriff der öffentlichen Eisenbahnen

(1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder zur Güterbeförderung benutzen kann.

(2) Die Entscheidung darüber, ob eine Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient, oder ob sie die Eigenschaft als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs verloren hat, treffen die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.

§ 3

Rechtsverordnungen über Bau, Betrieb und Verkehr

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrats für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Rechtsverordnungen über den Bau, den Betrieb und den Verkehr sowie die Eisenbahnstatistik zu erlassen, welche

a) die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten

Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln,

b) einheitliche Vorschriften für die Beförderung der Personen und Güter auf den Eisenbahnen entsprechend den Bedürfnissen von Verkehr und Wirtschaft und in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts aufstellen,

c) die notwendigen Vorschriften zum Schutze der Anlagen und des Betriebs der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden enthalten,

d) Art und Umfang der Eisenbahnstatistik einheitlich regeln.

(2) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung diese Ermächtigung ganz oder teilweise auf den Bundesminister für Verkehr weiter übertragen.

(3) Für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, gilt die Ermächtigung nach Absatz 1 insoweit, als es die technische Einheit des Eisenbahnbetriebs erfordert. Im übrigen werden, abgesehen von einer bereits bestehenden landesgesetzlichen Ermächtigung, die Landesregierungen ermächtigt, diese Rechtsverordnungen zu erlassen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die obersten Landesverkehrsbehörden weiter übertragen.

§ 4

Ausbau und Ergänzung des Eisenbahnnetzes

(1) Zu den Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen gehört es, ihr Netz entsprechend den Anforderungen des Verkehrs auszubauen und zum Wohle der Allgemeinheit zu ergänzen sowie den Reise- und Güterverkehr in Übereinstimmung mit dem Verkehrsbedürfnis zu bedienen und auszugestalten.

(2) Das Recht, eine neue öffentliche Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, kann, soweit die oberste Landesverkehrsbehörde ein Verkehrsbedürfnis anerkannt hat, vom Lande erst dann selbst ausgeübt oder von der obersten Landesverkehrsbehörde an einen Unternehmer verliehen werden, wenn der Bundesminister für Verkehr erklärt hat, daß es nicht für die Deutsche Bundesbahn in Anspruch genommen wird.

§ 5

Eisenbahn-Aufsicht

(1) Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, werden von dem Land, in dessen Gebiet sie liegen, beaufsichtigt. Die Landesregierung kann die Eisenbahnaufsicht ganz oder teilweise der Deutschen Bundesbahn übertragen, die sie alsdann nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernimmt.

(2) Berührt eine Eisenbahn das Gebiet mehrerer Länder, so wird die Aufsicht von dem Lande geführt, in dem die örtliche Betriebsleitung ihren Sitz hat, soweit nicht die Länder etwas anderes vereinbaren.

§ 6

Tarifwesen

(1) Ziel der Tarifpolitik der öffentlichen Eisenbahnen ist, gleichmäßige und niedrige Tarife für alle Eisenbahnen zu schaffen und sie den Bedürfnissen des Verkehrs, der Wirtschaft und der Verkehrsträger anzupassen. Hierbei sind insbesondere die wirtschaftlichen Verhältnisse der betroffenen Eisenbahnen angemessen zu berücksichtigen.

(2) Die Eisenbahnen sind dazu verpflichtet, daran mitzuwirken, daß für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, direkte Abfertigung eingerichtet wird sowie durchgehende Tarife aufgestellt werden.

(3) Die Aufstellung, Änderung und Aufhebung von Tarifen bedürfen der Genehmigung der dafür nach Bundes- und Landesrecht zuständigen Verkehrsbehörden.

(4) Die Tarifhoheit über die Binnentarife und über die Gemeinschaftstarife der Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, steht den Ländern zu; im übrigen liegt die Tarifhoheit beim Bunde.

(5) Eine vom Bund erteilte Genehmigung wirkt auch für Binnentarife der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörigen Eisenbahnen, soweit diese die für die Deutsche Bundesbahn gültigen Tarife für anwendbar erklärt haben. Die Wirkung tritt für den Binnentarif einer Eisenbahn nicht ein, wenn diese die Einführung der Tarifänderung unverzüglich gegenüber ihrer Aufsichtsbehörde ablehnt und die Ablehnung bekannt macht.

(6) Die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.

§ 7

Anschluß an andere Bahnen

(1) Jede öffentliche Eisenbahn hat den Anschluß und die damit zusammenhängende Mitbenutzung ihrer Anlagen durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten.

(2) Bei Streit über die Bedingungen des Anschlusses oder der Mitbenutzung sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, der Bundesminister für Verkehr, in den übrigen Fällen die oberste Landesverkehrsbehörde.

§ 8

Ausgleich widerstreitender Verkehrsbelange

Mit dem Ziele bester Förderung des Verkehrs hat der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger ausgeglichen und ihre Leistungen aufeinander abgestimmt werden.

§ 9

Übergangsbestimmungen

(1) Folgende Bestimmungen treten außer Kraft:

a) Das Gesetz über die Eisenbahnaufsicht vom 3. Januar 1920 (Reichsgesetzbl. S. 13)

b) Kapitel I § 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 130)

c) Das Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1936 (Reichsgesetzbl. II S. 215). Auf Grund dieses Gesetzes ausgesprochene Verlängerungen erlöschen am 31. Dezember 1952

d) Das Gesetz betreffend die Tarifhoheit über die nicht im Eigentum des Reichs stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Juli 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 239)

e) § 3 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 5. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1213)

f) Die Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder vom 28. März 1940 (Reichsgesetzbl. II S. 71)

g) Die Verordnung über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachttenden Eisenbahnen vom 7. Juli 1942 (Reichsgesetzbl. II S. 289).

(2) Die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO) vom 10. Februar 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 31), die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS) vom 25. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 321) und die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung (vESO) vom 15. März 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 97) gelten als Rechtsverordnungen im Sinne des § 3 dieses Gesetzes. Bei einfachen Betriebsverhältnissen können diesen Rechtsverordnungen Eisenbahnen, die zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, durch den Bundesminister für Verkehr, andere Eisenbahnen durch die Landesregierung und, wenn sie das Gebiet mehrerer Länder berühren, durch die beteiligten Landesregierungen im gegenseitigen Einvernehmen unterstellt werden. Die Landesregierungen können diese Befugnis auf die obersten Landesverkehrsbehörden übertragen. So-

weit beim Inkrafttreten dieses Gesetzes Abweichungen infolge einfacher Betriebsverhältnisse auf Grund der bisher geltenden Vorschriften zugelassen sind, bleiben sie bis auf weiteres wirksam.

(3) In der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 541), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) vom 25. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 285), der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO) vom 10. Februar 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 31) und der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS) vom 25. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 321) erhält § 4 Absatz 1 und 2 jeweils folgende Fassung:

„§ 4

Aufsichtsbehörden

(1) Die Bundesbahn wird vom Bundesminister für Verkehr beaufsichtigt. Er kann bestimmte Aufgaben der Aufsicht auf die Leiter der Eisenbahndirektionen oder der diesen gleichstehenden Bundesbahnbehörden übertragen.

(2) Die übrigen Eisenbahnen werden von den Ländern beaufsichtigt."

(4) Im Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 91) wird ersetzt:

a) § 5 durch folgende Fassung:

„(1) Aufsichtsbehörde im Sinne dieses Gesetzes ist die für die Aufsicht zuständige Landesverkehrsbehörde.

(2) Berührt eine Eisenbahn das Gebiet mehrerer Länder, so trifft die nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom . . . . zuständige Aufsichtsbehörde ihre Entscheidungen im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden der mitbeteiligten Länder. Das gleiche gilt, wenn der Bahneigentümer in anderen Ländern weitere Eisenbahnen betreibt."

b) § 7 durch folgende Fassung:

„Die Bundesregierung erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften."

(5) Im Gesetz, betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten vom 26. September 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 811), treten in Absatz 1 und 2 an Stelle der Worte „kann der Reichsverkehrsminister" die Worte „können die beteiligten Landesregierungen im gegenseitigen Einvernehmen durch Rechtsverordnung".

Begründung

I. Allgemeines

Das „Allgemeine Eisenbahngesetz" behandelt diejenigen allgemeinen Fragen des Eisenbahnwesens, die wegen der auf diesem Gebiet bestehenden Rechtsnot vordringlich einer bundesrechtlichen Regelung bedürfen. Die Zuständigkeit des Bundes zur Rechtsetzung gründet sich auf Artikel 73 Ziffer 6, Artikel 74 Ziffer 23 und Artikel 72 Absatz 1 und 2 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1). Das Gesetz bringt eine Regelung für alle Eisenbahnen des Bundesgebietes, sowohl für die „Bundeseisenbahnen" als auch für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Es handelt sich um eine Materie, die durch die Gesetzgebung einzelner Länder nicht wirksam geregelt werden kann, und bei der die Wahrung der Verkehrseinheit im Bundesgebiet eine bundeseinheitliche Regelung erfordert. Das Bundesbahngesetz stellt im Verhältnis zum Allgemeinen Eisenbahngesetz die besondere Regelung der Organisation der Deutschen Bundesbahn und ihrer Rechtsstellung als bundeseigener Betrieb dar. Das „Allgemeine Eisenbahngesetz" regelt das Eisenbahnwesen nicht erschöpfend, sondern läßt den Ländern freien Spielraum, die von ihm nicht geregelten Fragen durch ergänzendes Landesrecht zu regeln. Es ist aber nicht ein Rahmengesetz, dessen Bestimmungen erst durch eine Ausfüllung mit landesrechtlichen Vorschriften anwendbar sein sollen, sondern enthält sofort und unmittelbar anwendbare Rechtssätze. Es sichert die Anwendbarkeit und die Möglichkeit der Fortbildung und Anwendung eisenbahnrechtlicher Gesetze und Verordnungen. Am vordringlichsten ist die Umstellung der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf normale Verkehrsverhältnisse durch Beseitigung zahlreicher kriegsbedingter Bestimmungen.

Der Entwurf berücksichtigt, daß die Ausübung der Aufsichtsbefugnisse über die nicht reichseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs künftig bei den Ländern liegen wird (Artikel 30, 83—91 des Grundgesetzes). Er entspricht in diesem Punkt einem dringenden Wunsche der Länder.

Ein besonders wichtiger Gegenstand des vorliegenden Gesetzes ist es, eine Rechtsgrundlage für das Verordnungsrecht der Bundesregierung zu schaffen und zugleich im Sinne des Artikels 80 Absatz 1 des Grundgesetzes seinen Rahmen nach Inhalt, Zweck und Ausmaß abzustecken, damit sie die aus Gründen der Sicherheit und technischen Einheitlichkeit an die Eisenbahnen zu stellenden Anforderungen in Bezug auf Bau, Ausrüstung und Betriebsweise und die einheitlichen Vorschriften für die Beförderung der Personen und Güter sowie die nötigen Vorschriften zum Schutz der Anlagen des Betriebes der Eisenbahnen fortbilden kann. Denn im Gegensatz zu der durch Artikel 91 der Reichsverfassung von 1919 gegebenen Ermächtigung, sichert zwar Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes die Mitwirkung des Bundesrats beim Erlaß solcher Verordnungen, ohne selbst die Ermächtigung zu ihrem Erlaß auszusprechen.

II. Die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes

Zu § 1:

Absatz 1. Artikel 74 Ziffer 23 des Grundgesetzes faßt unter dem Oberbegriff der Schienenbahnen die Eisenbahnen, die Straßenbahnen und die Bahnen besonderer Bauart zusammen. Da die Bundeseisenbahnen bereits nach Artikel 73 Nr. 6 der ausschließlichen

Bundesgesetzgebung unterliegen, sind sie in jener Vorschrift über die konkurrierende Gesetzgebung ausgenommen. Ferner sind darin die Bergbahnen, einerlei, ob sie technisch den Charakter von Eisenbahnen (z. B. vom übrigen Eisenbahnnetz getrennte Zahnradbahnen) tragen oder als Bahnen besonderer Bauart (z. B. Stand- und Drahtseilbahnen) anzusprechen sind, von der Bundesgesetzgebung ganz ausgenommen. Es bedarf daher einer Bestimmung des Begriffs der Eisenbahnen für dieses Gesetz. Sie ist negativ getroffen, indem alle anderen unter dem Oberbegriff der Schienenbahnen fallenden Bahnen, die nicht als Eisenbahnen gelten sollen, ausgenommen sind. Es bleiben demnach die Bundeseisenbahnen und die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen übrig. Abgesehen von § 3 Absatz 1 beschränken sich die folgenden Vorschriften auf die öffentlichen Eisenbahnen, während die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, fast ganz der landesrechtlichen Regelung vorbehalten bleiben.

Absatz 2 soll die eindeutige Zuordnung einer Bahn zu den Eisenbahnen und damit die Unterwerfung unter das Bundeseisenbahnrecht ermöglichen.

Zu § 2:

Nachdem das Grundgesetz die der Reichsverfassung von 1919 geläufige Unterscheidung zwischen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und solchen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, fallen gelassen hat, sind die Eisenbahnen nach ihrer Verkehrsbedeutung nur noch in solche, die dem öffentlichen Verkehr dienen, für die das Gesetz den Begriff „öffentliche Eisenbahnen" prägt, und solche, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, zu unterscheiden. Die Verkehrsbedeutung der einzelnen Eisenbahn, mag sie zum Netz der Bundeseisenbahnen gehören oder nicht bundeseigen sein, kann sich im Laufe der Jahre grundlegend ändern. Es ist daher zu regeln, wer über den Rechtscharakter einer Eisenbahn entscheiden soll. § 3 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 5. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1213) hatte die Entscheidung bezüglich des Charakters einer Eisenbahn als solcher des allgemeinen Verkehrs allein dem Reichsverkehrsminister vorbehalten. Nach Lage der Sache kann die Entscheidung heute nur von den beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr getroffen werden.

Zu § 3:

Die Ermächtigung, einheitliche Vorschriften über den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen durch Reichsverordnung zu erlassen, wurde im Norddeutschen Bund und seit 1871 im Deutschen Reich aus Artikel 42, 43 und 45 der Bundes- und der Reichsverfassung von 1871 abgeleitet, war aber nicht unzweifelhaft. Die Reichsverfassung von 1919 entzog dem Streit den Boden und stellte die Zulässigkeit des Verordnungsweges in Artikel 91 sicher. Da das Bonner Grundgesetz selbst auf die Übernahme der Einzelbestimmungen über das Eisenbahnwesen, die in Artikel 89 bis 96 der Reichsverfassung von 1919 enthalten waren, verzichtet hat, müssen sie, damit keine Lücke entsteht, nunmehr je nach ihrem Gegenstand in das Allgemeine Eisenbahngesetz oder in das Bundesbahngesetz eingebaut werden. Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes bestimmt für den Fall einer Ermächtigung zwingend, daß solche Verordnungen der Zustimmung des Bundesrates (wie früher der des Reichsrates) bedürfen.

A b s a t z 1 ermächtigt die Bundesregierung, die ihre Befugnisse ganz oder teilweise auf den Bundesminister für Verkehr übertragen kann.

A b s a t z 2 beschränkt entsprechend der Vorschrift des Artikels 80 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes die Verordnungsgewalt nach Inhalt, Zweck und Ausmaß. Hier sind auch die Grundsätze eingearbeitet, die in Artikel 95 Absatz 2 der Reichsverfassung von 1919 enthalten waren.

Soweit es sich um Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, handelt, wird das Verordnungsrecht der Bundesregierung oder des Bundesministers für Verkehr auf das Erfordernis der technischen Einheit des Eisenbahnbetriebes beschränkt, das sich insbesondere aus der Tatsache des Wagenübergangs ergibt. Alle anderen Fragen der Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, sind der landesrechtlichen Regelung vorbehalten, die durch eine Ermächtigung der Landesregierungen gleichfalls im Verordnungsweg ermöglicht werden soll.

Zu § 4:

Die Bestimmung hält bewährte Grundsätze für den Ausbau und die Ergänzung des Eisenbahnnetzes sowie der Ausgestaltung des Betriebes aufrecht, wie sie schon in Artikel 95 der Reichsverfassung von 1919 enthalten waren.

Der Bund kann das Recht zum Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen für die Bundeseisenbahn in Anspruch nehmen. Erklärt der Bundesminister für Verkehr, daß hierauf verzichtet wird, so kann dieses Recht entweder von dem Lande selbst ausgeübt oder von der obersten Landesverkehrsbehörde an einen Unternehmer verliehen werden. Während Einzelheiten hierüber wie früher dem Landesrecht zu entnehmen sind, ist bundesrechtlich zwingend vorgeschrieben, daß ein echtes Verkehrsbedürfnis bestehen muß. Eine ausdrückliche Zustimmung des Bundes zum Bau wird entgegen der Bestimmung des Artikels 94 der Reichsverfassung von 1919 nicht mehr gefordert, sobald der Bundesminister für Verkehr den Bau und Betrieb durch die Bundeseisenbahn abgelehnt hat.

Zu § 5:

A b s a t z 1 trägt den Vorschriften der Artikel 83 bis 91 des Grundgesetzes über die Ausführung der Bundesgesetze und die Bundesverwaltung Rechnung und stellt fest, daß die Aufsicht über die Eisenbahnen, die nicht zum Bundeseisenbahnnetz gehören, von den Ländern zu führen ist. Hierdurch wird die durch Artikel 95 Absatz 1 der Reichsverfassung von 1919 getroffene Regelung beseitigt, wonach Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht vom Reich verwaltet werden, der Beaufsichtigung durch das Reich unterlagen. Aber es gelten für alle Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, auch für die Kleinbahnen, einheitliche bundesrechtliche Normen, die für die Aufsichtstätigkeit Inhalt und Schranken bilden. Überdies bleibt es den Ländern überlassen, den Bundeseisenbahnbehörden Geschäfte der Aufsicht, vor allem die technische Eisenbahnaufsicht, wie dies früher für die preußischen Kleinbahnen Rechtens war, zu übertragen, die dann nach den Weisungen und für Rechnung der Länder tätig werden. Es wird hierfür eine entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen. — Es ist zweckmäßig, bei einer Eisenbahn, die das Gebiet mehrerer Länder berührt, mangels anderer Vereinbarung, die Aufsichtsgeschäfte e i n e m Lande zu übertragen.

Zu § 6:

Der erste Absatz stellt klar, daß die eigentliche letzte Zweckbestimmung der Eisenbahnen in der Bedienung des Gesamtverkehrs liegt, daß dabei gemeinwirtschaftliche Grundsätze nicht außer acht gelassen werden dürfen und daß die Tarife aller Verkehrsträger auf die Bedürfnisse des Verkehrs abzustellen sind, andererseits aber auch den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und den Interessen der Gesamtwirtschaft Rechnung zu tragen ist. Der Gedanke des ersten Satzes ist aus Artikel 95 Absatz 3 der Reichsverfassung von 1919 übernommen. Die im 2. Absatz festgelegte Verpflichtung zur Einrichtung direkter Abfertigung und zur Erstellung direkter Tarife, die eine notwendige Folgerung aus dem im Handelsgesetzbuch und in der Eisenbahn - Verkehrsordnung verwirklichten Gedanken des einheitlichen Eisenbahnfrachtvertrages ist, stammt aus § 2 Absatz 1 des Gesetzes, betreffend die Tarifhoheit, über die nicht im Eigentum des Reiches stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Juli 1938 (Reichgesetzbl. II S. 239). Grundsätzlich ist die Aufstellung, Änderung und Aufhebung von Tarifen genehmigungspflichtig. Die Tarifhoheit bedarf trotz der allgemeinen Bestimmung über die Eisenbahn-Aufsicht in § 5 wegen der verschiedenen Formen der Gemeinschaftstarife und wegen der häufig vorkommenden Bestimmung, daß nicht zum Bundesbahnnetz gehörige Eisenbahnen Bundesbahntarife für anwendbar erklärt haben, im vierten und fünften Absatz der Sonderregelung. Wichtig ist, daß die Tarifhoheit nicht nur für die Bundesbahn selbst, sondern auch für alle Gemeinschaftstarife, die zwischen der Bundesbahn und nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufgestellt werden, beim Bund liegt. Dagegen liegt sie für solche Tarife, die nicht auf das Netz der Bundesbahn übergreifen, bei den Ländern. Die Mitwirkung der Preisbehörden und anderer im allgemeinen Preisrecht vorgesehener Organe regelt sich nach dem Preisgesetz.

Zu § 7:

Schon Friedrich List hat die Zusammengehörigkeit aller Eisenbahnen zu einem geschlossenen System erkannt. Es entspricht dem öffentlichen Verkehrsinteresse, daß jede öffentliche Eisenbahn den Anschluß durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen zu gestatten hat. Dieser Grundsatz war bereits im Artikel 94 Absatz 3 der Reichsverfassung von 1919 ausdrücklich festgelegt.

Das Mitbenutzungsrecht ist kein unbeschränktes, sondern ergibt sich seinem Umfange nach aus Art und Zweck des Anschlusses und den jeweils örtlich gegebenen Verhältnissen. Wo es die betrieblichen und verkehrlichen Gesichtspunkte fordern, soll der Anschluß und die damit zusammenhängende Mitbenutzung der Anlagen nicht an der Kostenfrage scheitern. Deshalb ist für den Streitfall eine behördliche Entscheidung vorgesehen, die aber im Rahmen der hierfür allgemein geltenden Bestimmungen die Zulässigkeit des ordentlichen Rechtsweges nicht ausschließt.

Zu § 8:

Der Ausgleich widerstreitender Verkehrsbelange der einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsträger ist eine besonders wichtige Aufgabe des Bundesministers für Verkehr. Er ist gehalten, nicht einseitig nur die Belange der bundeseigenen Verkehrsmittel, etwa die der Bundeseisenbahnen, zu vertreten, sondern einen gerechten Ausgleich im Rahmen der gesamten Verkehrswirtschaft zu verwirklichen.

Zu § 9:

Durch eine Reihe sondergesetzlicher Bestimmungen waren in den Jahren 1936—1943 die reichseigenen Eisenbahnen und Kleinbahnen in das Reichsrecht einbezogen und der Verwaltungshoheit des Reichsverkehrsministers unterstellt worden. Die Beseitigung des rechtlichen Unterschiedes zwischen den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und den nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Kleinbahnen einerseits und die Rückübertragung der Eisenbahnaufsicht auf die Länder durch das Grundgesetz und § 5 dieses Gesetzes macht eine Reihe von Übergangsbestimmungen erforderlich.

Absatz 1:

a) Das Gesetz über die Eisenbahnaufsicht vom 3. Januar 1920 (Reichgesetzbl., S. 13) hatte der Ausführung des Artikels 95 der Reichsverfassung von 1919 gedient und die Befugnisse und Zuständigkeiten des Reichs-Eisenbahnamts auf den Reichsverkehrsminister übertragen. Es ist durch die Bestimmungen des Grundgesetzes und Allgemeinen Eisenbahngesetzes überholt.

b) Kapitel I § 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 130) enthielt Bestimmungen über die Einheitlichkeit der Verkehrs- und Tarifpolitik. Diese Vorschriften stehen teilweise im Widerspruch mit dem Grundgesetz und sind daher aufzuheben.

c) Das Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1936 (Reichsgesetzbl. II S. 215) widerspricht rechtsstaatlichem Denken; insbesondere seine allgemein gehaltene und weitgehende Ermächtigung in § 4 ist mit Artikel 80 Absatz 1 des Grundgesetzes nicht vereinbar. Um Schwierigkeiten zu vermeiden, muß jedoch Vorsorge getroffen werden, daß die auf Grund dieses Gesetzes verfügten zwangsweisen Verlängerungen erst nach einer gewissen Übergangszeit auslaufen.

d) Das Gesetz, betreffend die Tarifhoheit über die nicht im Eigentum des Reiches stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Juli 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 239), wird durch § 6 entbehrlich.

e) Die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 5. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1213) hatte in § 3 bestimmt, daß dem Reichsverkehrsminister die Entscheidung darüber zustand, ob eine Eisenbahn als solche des allgemeinen Verkehrs zu gelten hat.

f) Die Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder vom 28. März 1940 (Reichsgesetzbl. II S. 71) kann als vorwiegend für die Landesverteidigung bestimmt nunmehr entbehrt werden.

g) Die Verordnung über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachtenden Eisenbahnen vom 7. Juli 1942 (Reichsgesetzbl. II S. 289) kann mit Rücksicht auf die Beseitigung des besonderen Kleinbahnbegriffs aufgehoben werden. Die Überleitung der auf sie gestützten Verordnungen ist im zweiten Absatz geregelt.

Absatz 2:

Die Verordnung über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachtenden Eisenbahnen vom 7. Juli 1942 (Reichs-

gesetzbl. II S. 289) hatte die bisher durch Landesrecht geregelten, nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen Eisenbahnen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachtende Eisenbahnen) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung unterstellt, aber gleichzeitig den Reichsverkehrsminister dazu ermächtigt, für diese Bahnen eine Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und eine Vereinfachte Signalordnung zu erlassen sowie demnächst diesen vereinfachten Rechtsvorschriften auch Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs zu unterstellen.

Nachdem nunmehr das neue Bundesrecht nur noch den einheitlichen Begriff der öffentlichen Eisenbahnen kennt und die Bundeszuständigkeit zu konkurrierender Gesetzgebung für alle Schienenbahnen im Artikel 74 Nr. 23 des Grundgesetzes gegeben ist, können diese vereinfachten Verordnungen ohne weiteres als Rechtsverordnungen im Sinne des § 3 dieses Gesetzes fortgebildet werden. Ihre Fortgeltung als Bundesrecht ergibt sich aus Artikel 125 Nr. 1 des Grundgesetzes.

Absatz 3:

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 541) hatte in der zuletzt gültigen Fassung ihres § 4 Absatz 1 und 2 die Reichsaufsicht über alle Eisenbahnen festgelegt. Es ist nunmehr diesem § 4 Absatz 1 und 2 eine der neuen Rechtslage entsprechende Fassung zu geben, wie sie dem Grundgesetz und § 5 dieses Gesetzes entspricht. Dasselbe gilt für die für Schmalspurbahnen erlassene Verordnung, sowie die beiden vereinfachten Verordnungen, die der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nachgebildet sind.

Absatz 4:

Das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 91) dient der Erhaltung der Einheit des Bahnunternehmens bei wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es ist darum gerade jetzt wieder gegenwartsnah und muß durch Änderung der Zuständigkeitsvorschriften in § 5 und in § 7 im Sinne der Bestimmungen des Grundgesetzes anwendbar gemacht werden.

Absatz 5:

Dasselbe gilt für das Gesetz betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten vom 26. September 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 811).

DER ERSTE VIZEPRÄSIDENT DES DEUTSCHEN BUNDESRATES

Bonn, den 18. August 1950

An den
Herrn Bundeskanzler

Mit Bezug auf das Schreiben vom 4. August 1950 — BK 2765/50 — beehre ich mich mitzuteilen, daß der Deutsche Bundesrat in seiner 33. Sitzung am 18. August 1950 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen hat, zu dem

Regierungsentwurf eines Allgemeinen Eisenbahngesetzes

1. die sich aus der anliegenden BR.-Drucksache Nr. 640/50 ergebenden Änderungen und
2. folgende Änderungen vorzuschlagen:

In den durch § 9 Absatz 4 b geänderten § 7 werden hinter dem Wort „erläßt" eingefügt die Worte

„mit Zustimmung des Bundesrates".

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Kopf

Betr.: Entwurf eines Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

1. In **§§ 1 Absatz 2** und **2 Absatz 2** werden jeweils die Worte „im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr" gestrichen.

    Begründung:

    Die Entscheidung von Zweifelsfällen über die Zurechnung einer Bahn zu den Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes und über die Zurechnung einer Eisenbahn zu solchen des öffentlichen Verkehrs ist Sache der Länder. Sie haben nach dem Grundgesetz Bundesgesetze auszuführen. Für eine gleichberechtigte Beteiligung des Bundesministers für Verkehr an solchen Entscheidungen bietet des Grundgesetz keine Stütze.

2. In **§ 3 Absatz 3 Satz 1** wird das Wort „nur" gestrichen. Der letzte Halbsatz diesse Satzes, der mit den Worten „im übrigen" beginnt, wird selbständiger Satz.

    Begründung:

    Die Anwendbarkeit der Ermächtigung nach Absatz 1 auf Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs stellt keine Einschränkung, sondern eine Ausdehnung dar; die Satztrennung dient einer redaktionellen Verbesserung.

3. **§ 5 Absatz 1 Satz 2** wird durch folgenden Satz ersetzt:

    „Die Landesregierung kann die Eisenbahnaufsicht ganz oder teilweise der Deutschen Bundesbahn übertragen, die sie alsdann nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernimmt."

    Begründung:

    Auf diese Weise soll erreicht werden, daß in den Ländern, in denen eine Delegation der in Frage stehenden Verwaltungsaufgaben nach Landesrecht eines Gesetzes bedarf, die Delegation durch die Landesregierung unmittelbar vorgenommen werden kann.

4. **In § 9 Absatz 3** werden aus redaktionellen Gründen die ersten Worte: „Die §§ 4 Absatz 1 und 2" ersetzt durch das Wort „In"; ferner werden ersetzt die Worte „erhalten folgende Fassung" durch die Worte:

    „erhält § 4 Absatz 1 und 2 jeweils folgende Fassung:".

5. In dem durch **§ 9 Absatz 3** geänderten § 4 wird Satz 1 des Absatzes 1 durch folgenden Satz ersetzt:

    „Die Bundesbahn wird vom Bundesminister für Verkehr beaufsichtigt."

B e g r ü n d u n g :

Diese Änderung dient der redaktionellen Klarstellung.

6. In dem durch § 9 **Absatz 4 a** geänderten § 5 werden in Absatz 1 die Worte „oberste Landesbehörde" durch das Wort „Landesverkehrsbehörde" und in Absatz 2 die Angabe des Datum „21. 7. 50" durch Punkte ersetzt.

B e g r ü n d u n g :

Mit der ersten Änderung wird die üblich gewordene Begriffsbildung entsprechender Gesetze übernommen. Die durch die zweite Änderung geschaffene Lücke ist auszufüllen, wenn feststeht, wann das Gesetz in Kraft tritt.

Stellungnahme

der Bundesregierung zu den Ausführungen des Bundesrates vom 18. August 1950 zu dem Regierungsentwurf eines Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Zu Ziffer 1 (BR.-Drucksache Nr. 640/50) — Entscheidung über den Rechtscharakter einer Bahn im Sinne der §§ 1 Absatz 2 und 2 Absatz 2 des Gesetzes.

Das gesamte Netz der deutschen Eisenbahnen ist technisch und verkehrspolitisch unter einheitlichen Gesichtspunkten zu betrachten. Der Bundesminister für Verkehr, dem der weitaus größte Teil dieses Netzes in bundeseigener Verwaltung unterstellt ist, hat deshalb ungeachtet der Verwaltungshoheit der Länder hinsichtlich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ein begründetes Interesse, an Entscheidungen der Länder über den Rechtscharakter einer Eisenbahn mitzuwirken. Wenn die obersten Landesverkehrsbehörden diese Entscheidungen ohne Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr treffen würden, besteht die Gefahr einer Zersplitterung der Verwaltungspraxis auf diesem verkehrspolitisch wichtigen Gebiet. Um eine einheitliche Handhabung der Bestimmungen sicherzustellen, sieht der Entwurf vor, daß diese Entscheidungen der obersten Landesverkehrsbehörden jeweils des Einvernehmens des Bundesministers für Verkehr bedürfen.

Die Bundesregierung hält insoweit an ihrem Entwurf fest.

Zu Ziffern 2 bis 6 (BR.-Drucksache Nr. 640/50) — Änderungsvorschläge des Bundesrates.

Den übrigen Empfehlungen des Deutschen Bundesrates in den Ziffern 2 bis 6 kann stattgegeben werden.

Das gleiche gilt für die im Anschreiben des Ersten Vizepräsidenten des Deutschen Bundesrates vom 18. August 1950 in Ziffer 2 angeregte Änderung.